

Ciertamente que el tema de la renovación de una ciudad es un tema complejo, ya que por una parte es necesario considerar, el conjunto de sus edificaciones, calles, plazas y lugares, con toda su carga simbólica e histórica contenida en ellas y por otra parte, están sus habitantes, o actores principales con todas las variables socio-culturales, políticas, administrativas y económicas, del país, región y lugar.

¿Cómo cambiar antiguas estructuras existentes sin provocar una destrucción del Patrimonio Arquitectónico -cultural- de la ciudad sin que ello constituya una pérdida importante de monumentos y lugares, que finalmente terminarán por desdibujar su identidad? <sup>1</sup> o ¿Cómo obtener nuevos terrenos dentro de una ciudad consolidada para producir cambios importantes dentro de ella?

DOI: 10.22199/S07198590.2003.0008.00007

## RENOVACIÓN DE UNA CIUDAD: A PROPÓSITO DE BILBAO, ESPAÑA · Glenda Kapstein (Conferencia 20.11.2002)

16 · 17

Este escrito es parte del tema de investigación abordado en el marco del Programa MECESUP de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica del Norte. La estadía se realizó en el 'Urban Renewal and Urban Management, Faculty of Architecture, Technology University of Delft', Holanda, en enero y febrero del año 2000.

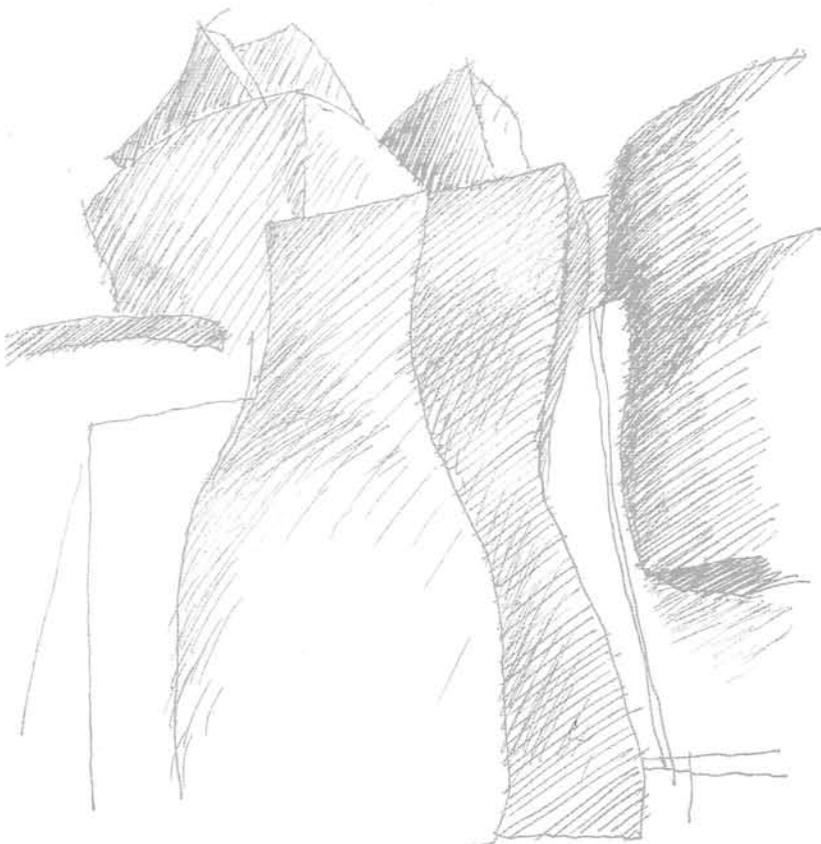
Esta conferencia fue dictada el 20 de Noviembre del 2002, en el contexto de la celebración de los 20 años de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica del Norte.

A través de la lectura del tema desarrollado en la Universidad de Delft <sup>2</sup>, aparecen dos asuntos claves para iniciar el proceso de cambio: uno es la oportunidad -histórica- que provoca el cambio tecnológico en las comunicaciones de la Ciudades-Puerto a nivel mundial, que impactaron las faenas de acopio, embarque y desembarque de mercaderías liberando grandes extensiones de terrenos, antes bodegas y acopio, en el corazón de ancestrales Ciudades-Puerto, o sea en el casco antiguo de ellas.

También las macroeconomías impactaron las áreas urbanas regionales en su forma y en fragmentos de la ciudad, proporcionando con ello nuevas oportunidades al proceso de cambio, considerando este nuevo equipamiento urbano, como un impulso a nuevos roles y nuevos valores, por lo tanto es considerado un instrumento de desarrollo<sup>3</sup>.

Un segundo asunto es la voluntad de cambio de sus habitantes y autoridades, que organizados en equipos interdisciplinarios, se avocaron al estudio y la indagación, de cual era la vocación de la ciudad, y las expectativas de desarrollo compatibles con sus propios intereses y oportunidades.

Es así como el estudio realizado, se centra en la elección de dos ejemplos europeos como lo son Barcelona y Bilbao, como antecedentes para su posterior análisis. En estas dos ciudades los procesos de cambio y renovación se inician tempranamente entre los años 1975 y 1980, para ser consolidados posteriormente en la década del 90. En el proyecto de modernización en el contexto español, se consideraron cuatro ciudades para iniciar un proceso de regeneración, asociado al evento global: Barcelona, Bilbao, Madrid y Sevilla.



-6/06/2002 22:02 = 1  
Glenda

Estos proyectos cristalizarán en el año 1992, para las Olimpiadas de Barcelona. Sevilla inicia esta renovación a partir de la Feria de Sevilla y Madrid inicia su modernización a partir de la nominación de Capital Cultural de Europa el año 1998.

Barcelona aprovecha el cambio de autoridades a partir de las elecciones municipales entre 1970 y 1975 formándose un equipo entre alcalde y concejales, entre ellos se encontraba el arquitecto Oriol Bohigas.

En Barcelona el gran impulsor es el Alcalde Margall, instando un clima donde el sector privado esta dispuesto a unirse al sentir popular, con ello reconoce la importancia del interés público, en los asuntos de la ciudad. A través de este proceso de apertura "Barcelona se transforma en una ciudad de prestigio renovada, de nivel mundial, que la gente quiere visitar y donde la gente quiere vivir" 4.

Durante los últimos veinte años Barcelona, adquiere experiencia para transformar y regenerar extensas áreas envejecidas, creando proyectos estratégicos, desde los ríos Llobregat al Besos, consideradas intervenciones logísticas de conectividad y renovación urbana. Redes de transportes de conexión y complementación con la red viaria Central, Ferroviaria, con estación en el Aeropuerto y Estación Sagrara en el centro de la ciudad que además se conecta inter-regionalmente, complementan la red viaria de la ciudad.

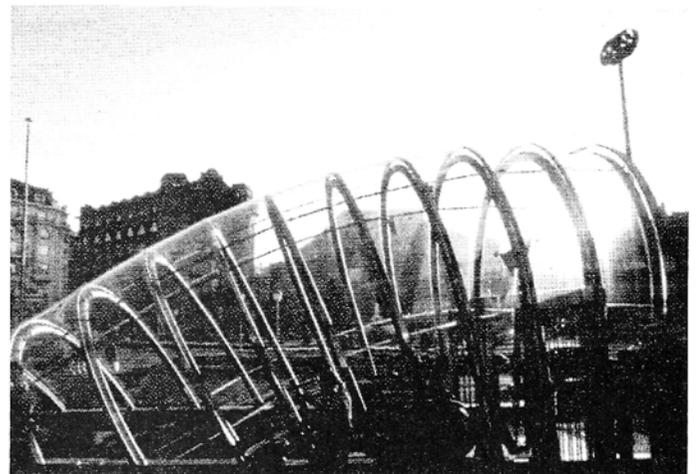
El Plan de la Rivera (Barceloneta - Poble Nou) marcan la introducción del Urbanismo Español a un proceso de resonancia social y técnica en países de capitalismo avanzado, ello ha sido ampliamente tratado en polémicas del Urban Renewal Americano en los años 60, y en la Renovación Urbana Francesa, cuyo proyecto final se aprueba en 1971.

Largo sería enumerar los proyectos que se suceden en el área del litoral desde el río Llobregat al Besos. Para ello se crean las herramientas de gestión específica, pensando en estos extremos como polos de desarrollo -ejemplos de proyectos son la Infraestructura Olimpica de Montjuic-, o a futuro los proyectos a raíz del Forum Universal de las Culturas, el año 2004, en el área del río Besos.

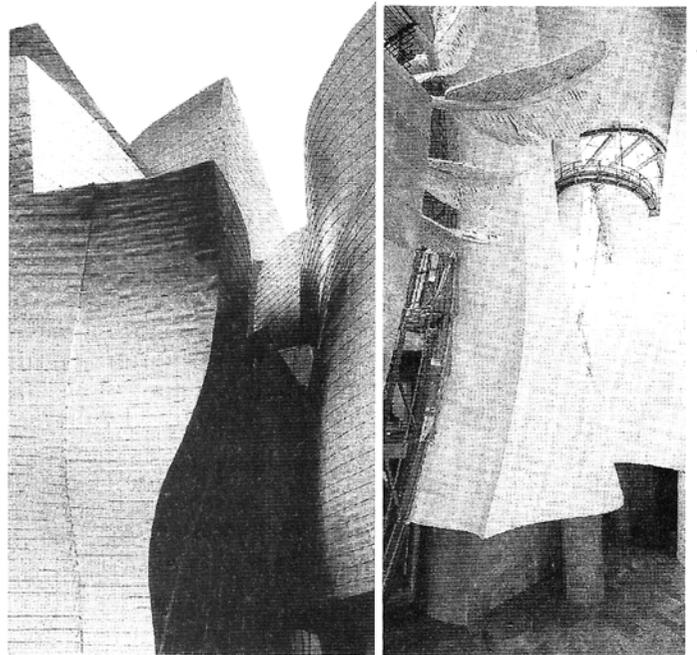
No quisiera extenderme sobre Barcelona de la cual existe abundante información sino más bien centrarme en el caso específico del peculiar territorio de enclave de la ciudad de **Bilbao** y su particular voluntad de cambio. **Es la única ciudad que inicia un cambio radical de regeneración desde su propio escenario de enclave y desde la voluntad de cambiar su imagen de ciudad industrial.**

Contaminada por largos años, a raíz de la explotación de los minerales de hierro situados en la ladera poniente junto al puerto. La polución de su explotación muchas veces no dejaba ver la ladera opuesta de la Ría o entrada de mar, siendo ambas riveras, la extensión natural de la ciudad.

Después de pasar por una grave recesión económica, producto del agotamiento del mineral y cambio de actividad, **Bilbao se ha transformado en una ciudad limpia**, con modernas industrias, y el cambio del puerto reconstruido en la boca de la Ría.



Entradas al Metro de Bilbao del arquitecto Norman Foster, llamadas popularmente "Fosteritos".



Museo Guggenheim de Bilbao del Arquitecto Frank Gehry, el titanio delante de la ciudad.

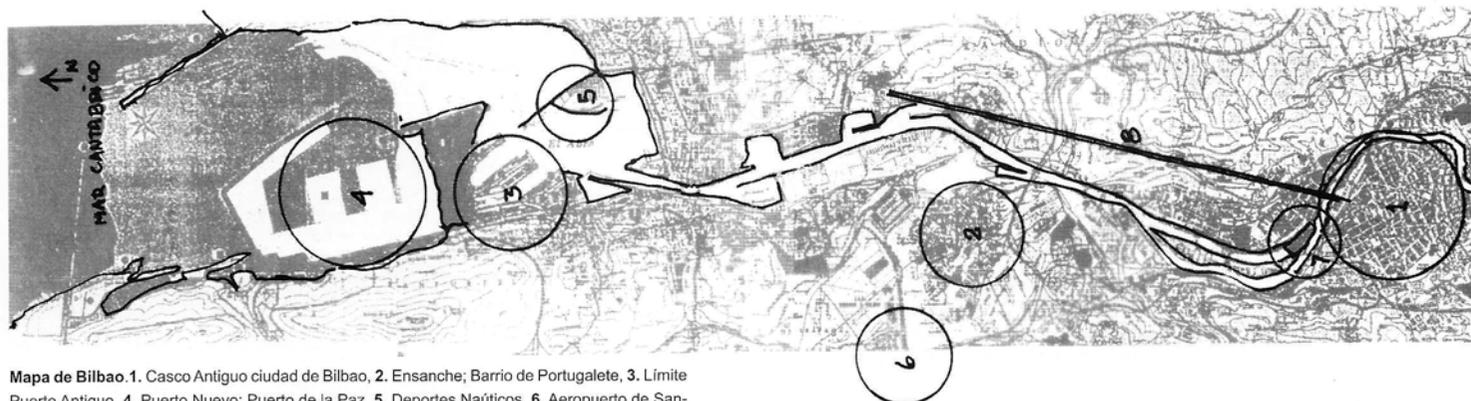




Barrio de Portugalete en la Ría de Bilbao.



Puente colgante de Biskaia en la Ría de Bilbao.



Mapa de Bilbao. 1. Casco Antiguo ciudad de Bilbao, 2. Ensanche; Barrio de Portugalete, 3. Límite Puerto Antiguo, 4. Puerto Nuevo: Puerto de la Paz, 5. Deportes Náuticos, 6. Aeropuerto de Santiago Calatrava, 7. Museo Guggenheim y Palacio Euzkalduna, 8. Metro, ladera Oriente (Norman Foster).



El Aeropuerto Internacional de Sondika-Bilbao por el Arquitecto Santiago Calatrava.



Complementariamente se realiza un programa de recuperación de las aguas del río y con ello mayores espacios públicos, actividades culturales, transportes y un moderno aeropuerto en relativamente pocos años, han cambiado por completo la imagen de la ciudad.

Estratégicamente situados los nuevos proyectos, conforman una nueva malla o red virtual de polos de atracción, que abarcan la ciudad y sus extensiones, o ensanches en ambas laderas, y en la ciudad antigua. Para ello el Equipo de Gestión llamó a concursos a los mejores arquitectos, tanto españoles como extranjeros, para posteriormente realizar las obras, donde intervienen capitales privados y del estado.

Bilbao, situada a 15 Kms de la costa del Mar Cantábrico se asienta, donde la Ría de Bilbao ya no era navegable. La Ría por siglos es el enclave natural del puerto, y sus riberas entre el centro de la ciudad y el mar se desarrollan como un sector industrial a partir del límite de la ciudad, (aproximadamente 1 Km hacia el mar). Bodegas, astilleros, acopio y embarque de mineral, que contaminan la ciudad y la Ría por largos años. Los terrenos alejados son colinas que caen hacia el río, donde se ubican, por lo general las viviendas de expansión de los barrios obreros en la época industrial entre 1800 y 1900.

La descontaminación del río y el medio ambiente (polución) descubre una ciudad perfectamente definida en cuanto a tipología de edificios y sectores donde se sitúan. En la casco antiguo, los bordes del río son amplios paseos y puentes para unir las dos riberas, y en el espacio de respiración de la cuenca se sitúan edificios tales como: Iglesia, Mercado, Palacio de la Música (opera), Universidad. Estos edificios están conformando su propia y pequeña manzana o son recorribles por todas sus fachadas. Luego el pequeño espacio abierto que propone el río y sus laderas es reforzada en su carácter público por estos edificios que pertenecen a las actividades colectivas, cotidianas y eventuales de carácter público.

La estrategia a partir de los proyectos es reveladora, **se amplía el ámbito de la ciudad, en su expansión natural y voluntad de llegar al borde del mar.** Se traslada, el Puerto de la Paz en la boca o estuario de la Ría de Bilbao, controlando y fortaleciendo su carácter marítimo, consolidando el borde poniente, con el Puerto y en el borde derecho, con equipamiento de Deportes Náuticos y un extenso resguardo de embarcaciones menores.

En la ladera poniente encontramos el Aeropuerto, moderno edificio del arquitecto Santiago Calatrava, triángulo blanco que corona las verdes colinas, extendiendo sus tres alas, que se posan sobre ellas. El nuevo Metro-Tren con sus estaciones o

"Fosteritos" en el centro de la ciudad y ladera oriente, del Arquitecto Norman Foster, los proyectos centrales del Museo Guggenheim de Frank Gehry, y el Palacio de Congresos, de jóvenes arquitectos españoles, refuerzan el carácter público de la ribera perteneciendo a la vez al centro de la ciudad. **Todos ellos conforman un conjunto de proyectos de renovación.**

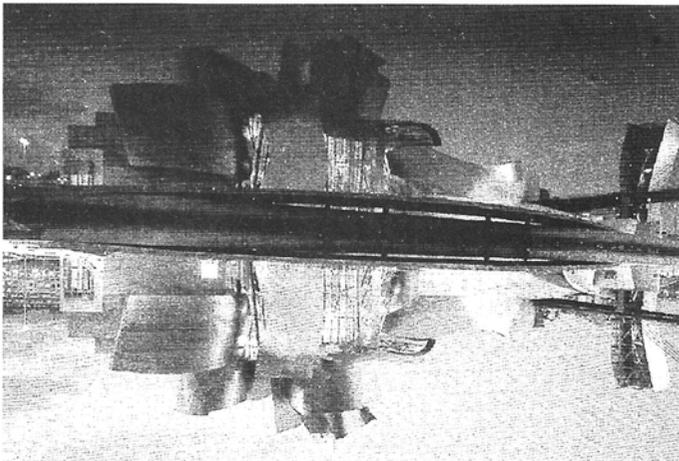
A ello se suman la **recuperación de edificios patrimoniales** como la antigua Estación de Trenes, de conexión principal con Barcelona y Madrid, dejando con ello todos los caminos abiertos para los turistas, visitantes y la movilidad de sus propios habitantes.

El Museo Guggenheim o Edificio de Titanio, asienta sus bases en el agua del río y genera un recorrido y plazoletas alrededor, que sin lugar a dudas hace al edificio de ese lugar. Su proximidad es buscada y analizada por miradas un poco incrédulas de si eso es arquitectura o escultura, o preguntas sobre su materialidad, de que está hecho realmente el edificio, o si ello pertenece o no pertenece al contexto, y muchas otras preguntas, es muy posible que sin respuesta inmediata. El edificio se expone, con toda su problemática de nuevas formas y materiales.

Es un edificio que ilumina la ciudad con sus reflejos de plata, y por las tardes trae el sol del poniente al enclave central, con distintos brillos y colores, luces y sombras, el titanio se enciende con reflejos cambiantes.

Por el contrario en las mañanas, el contorno de sus formas es difuso, o es parte de la neblina matinal que accede desde el mar por la cuenca de la Ría.

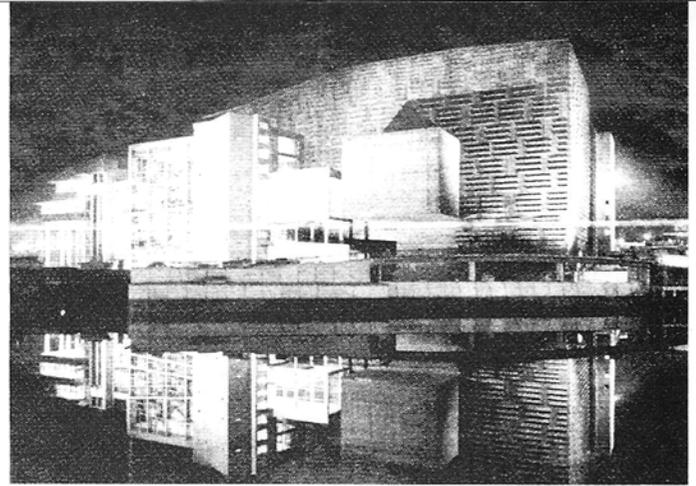
Museo Guggenheim de Bilbao.



El fenómeno se invierte desde la ribera opuesta desde donde se puede observar el reflejo en el agua, más nítido que el propio edificio. El barco de titanio flota en medio de la niebla.

Asentado sobre terrenos del antiguo astillero, enfrente del Museo, en la misma ribera, el Palacio de Congresos o Euzkalduna -música, teatro y otros eventos- siguiendo la misma tipología de antaño -ribera y ciudad- o sea, el edificio público exento o recorrible por todas sus caras al igual que el anterior, presenta fachadas opuestas y controvertidas: una sin un lenguaje definido, hacia la ciudad y un volumen de cobre con todo el interés de un casco de barco hacia el costado de la Ría.

Sin embargo el mayor interés de este edificio está al interior de él: un hall de acceso -hipóstilo- de balcones, escaleras y lugares de estar, anteceden a tres salas -1.500 personas cada una de



Palacio Euskalduna de Bilbao.

congresos o música y una sala de teatro, en diferentes niveles, el edificio está cumpliendo a cabalidad su cometido, acogiendo al público que llena las salas durante todo el año.

Estos nuevos edificios se sitúan en un pequeño parque que además contiene el Museo de Historia y la Universidad de Deusto, edificios patrimoniales de formas clásicas, entre otros que conforman manzanas del centro de la ciudad. El lugar ha adquirido una vida inusitada con las intervenciones contemporáneas.

Nuevos Puentes, como el de Calatrava -es el más pequeño y hermoso puente de acero con piso de bloquetas de vidrio- construido en 1999, que une los paseos de la ribera en la ciudad antigua, conviven con viejos puentes, de carga y camiones, o peatonales y vehiculares, y ambas riveras hacia el mar podrán unirse con nuevos puentes, uniendo las colinas como un solo gran ensanche, y como parte de esta malla estratégica de Nueva Arquitectura en contraste y armonía con la vieja ciudad. A la vez, hace sentir a sus habitantes y visitantes como una ciudad que pertenece a este siglo, y los arquitectos podemos comprobar como **la arquitectura cumple un rol urbano-social-cultural de primordial importancia en el proceso de renovación de la ciudad.**

#### Notas

1. La identidad de una ciudad ha recobrado importancia ante el impacto de los avances tecnológicos de la globalización. Ello también está vinculado al valor que le asignan los propios habitantes, tanto como el valor que le asigna la explotación de turismo cultural (económico alternativo).
2. "La globalización y las transformaciones en las ciudades- puerto de Antofagasta y Mejillones", una presentación inicial, para el estudio integral de las áreas del borde costero y el impacto del Corredor Bioceánico del Trópico de Capricornio, en las ciudades nombradas. Glenda Kapstein, TU Delft. Febrero 2000.
3. Francisco Colombo, "Globalización y Ciudades Puertos", T.U. Delft 1999-2000.
4. Richard Rogers, "Ciudades para un Pequeño Planeta", Editorial G.G.

#### Bibliografía

1. Carmona M., Roseman J., Mahecha E. y Colombo F. Globalización, Forma Urbana y Gobernabilidad. Ocupación del Territorio y Aspectos de la Vivienda en Holanda, TU Delft / 2000 / N° 3.
2. Rod Burges, N. Carmona, Thed Koste. The Challenge of Sustainable Cities /1997/ TU Delft University Of Thecnology.
3. Hall Peter, Cities of Tomorrow / An Intellectual History of Urban Planning and Design in The Twenties Century / Blackwell Publishers / 1990.
4. Friedman, J., Futuros de la Ciudad Global. El rol de las Políticas Urbanas y Regionales en la Región Asia Pacífico, EURE (v.XXIII, n 70) Santiago de Chile, Dic. 1997.
5. Rogers Richard, Gunnschdjan Philippe. Ciudades para un Pequeño Planeta
6. Calcagno Eric y Alfredo, Sudamérica es el Camino. Le Monde Diplomatique / Edición Chilena, Octubre del 2000.
7. Manuel de Solá, Progettare Città/ Designing Cities. Lotus Quaderni Documents/ Ed. Mondadori/ Milano 1999.

Imágenes: Fotos panorámicas de Bilbao y Aeropuerto 'Calatrava' de G. Kapstein, Fotos Museo Guggenheim revista CA, Fotos del Palacio Euskalduna y Fosteritos de Periódico Español, Croquis Museo Guggenheim de Claudio Galeno.

Glenda Kapstein Lomboy

Arquitecto, Master en Arquitectura PUCC,  
Profesora Universidad Católica del Norte.